*O texto que se segue, foi obtido à uns tempos atrás, via internet, perdi o nome do "site" donde o mesmo foi copiado, e também não me lembro do endereço do mesmo. Gostaria de aqui disponibilizar essa informação, para que não possam existir dúvidas sobre a existência do mesmo.*

*Este, é um texto que embora revelando algumas situações verdadeiras, contém algumas inverdades e denotam um mau conhecimento da situação, e que importa esclarecer e clarificar.*

*No sentido de repôr a verdade dos factos, por quem os viveu, algumas partes do texto encontram-se assinaladas, sendo comentadas no final do mesmo.*

*Carlos Jeremias*

# A SAAF ( South African Air Force ) e os SALTIMBANCOS

A 1ª Componente Aérea e 1ª Àrea Militar tomaram forma no dia 6 de Maio de 1968, num esforço comum entre Portugal e a África do Sul para combater a infiltração de terroristas do Sudeste de Angola e Zâmbia. Inicialmente composta com Alouette III's e Cessna 185, para ligação e reconhecimento visual. Esta forma de cooperação teve lugar também em Moçambique, mas de forma mais reduzida. Aqui Portugal também estabeleceu uma cooperação com a antiga Rodésia, actual Zimbabwe.

Em Junho de 1968, a SAAF inicia a "Operation Bombay" a partir da base de Rundu, alguns dos helicópteros utilizados nesta operação pela SAAF são identificados com númeração portuguesa ( 9317, 9318, 9324, 9331, etc.), recebem também um Cessna 185, para esta que é uma operação COIN conjunta com as forças portuguesas no Sudoeste de Angola.

Esta utilização de númeração portuguesa nos helicópteros da SAAF não se ficou por aí, daí que alguns autores são inclusivamente da opinião que as sequências interrompidas na numeração dos Alouette III da FAP se devem apenas a este facto, o que não deixa de ser interessante!...

Nas operações clandestinas das forças sul africanas, estas operavam com grupos de 5 a 10 homens, sem qualquer identificação, muitas das vezes utilizando equipamento e camuflados portugueses, que tinham ordens expressas para caso fossem capturados se identificarem como polícias regulares que se tinham perdido em missão de patrulha fronteiriça.

Junto ao rio Cuando, fronteira entre Angola e a Zâmbia, a SAAF colocou por diversas vezes patrulhas portuguesas que tinham por missão equipar movimentos de libertação. Ao que se sabe tentavam equipar melhor esses movimentos para que os diversos movimentos de libertação, antagónicos, se eliminassem entre si. A ideia foi muito bonita mas ao que parece não resultou e os portugueses tiveram mais dificuldades em controlar a situação a partir daí.

Na fase final dos conflitos nos teatros de guerra africanos, a FAP recebeu mais ajuda da SAAF, com a cedência de um número indeterminado de Alouette III e respectivas tripulações para o transporte de tropas especiais portuguesas, comandos, páraquedistas e fuzileiros, que actuaram no leste de Angola.

Ao contrário do que acontecia com os Alouette da FAP, os Sul Africanos e também Rodesianos, tinham por hábito aterrar os helicópteros após a largada de tropas, e enquanto esperavam pelas mesmas, procediam à manutenção das aeronaves, o que os tornava um alvo fácil.

Uma das missões especiais em que os Sul Africanos colaboraram com a FAP foi na utilização de helicópteros da BOSS (serviços secretos Sul Africanos) por elementos da DGS (PIDE) em encontros secretos com elementos da UNITA para negociações.

A África do Sul e a Rodésia queixavam-se da falta de agressividade dos portugueses que permitiam a passagem de guerrilheiros da ZANU e ZAPU por Moçambique para atacar a Rodésia, pelo que as acções de ambas as forças aéreas se intensificou, ultrapassando muitas vezes as fronteiras, numa das quais, em Moçambique, se perderam dois aparelhos pela utilização de mísseis SAM-7 pelos guerrilheiros.

Com a independência de Angola e Moçambique os conflitos chegam às fronteiras com a Africa do Sul, sendo esta obrigada a envolver-se para além da simples cedência de mais aparelhos (Alouette III, e Canberra) e tripulações, **( 1 )** passando ainda a contar com tropas de infantaria.

A SAAF entre 1966 e 1969 **( 2 )** participou em missões conjuntas apenas com Alouette III desarmados, numa altura em que a FAP já possuia o Alouette III equipado com helicanhão. O seu primeiro Alouette III armado foi recebido no Rundu, na Primavera de 1969. Até então apenas eram utilizados em missões de transporte/colocação de tropas, sendo até aí o seu único armamento uma espingarda automática (distribuida ao mecânico de voo) e uma pistola de 9 mm e uma HMC ou UZI para o piloto. Para além disso, aproveitando a vantagem de uma posição superior para detectar o inimigo, eram comuns os disparos das tropas que eram transportadas pelos Alouette III, assim como dos próprios pilotos. **( 3 )**

Nas primeiras missões armadas em Angola, a SAAF utilizava uma técnica de formações de 5 helicópteros de transporte de tropas (troopers) em "V", mais um armado (gunship) à rectaguarda. Para os destacamentos efectuados em território angolano os helicópteros não só levavam as tropas como as necessárias munições e provisões (combustível, alimentação e água potável) **( 4 ),** demorando cerca de 1,5 horas entre reabastecimentos, sempre a passo de caracol, determinado pelo voo do helicanhão, o mais lento de todos eles.

A maior parte das missões que executaram em Angola, era planeada em conjunto com os oficiais do Exército Português, da FAP e o SAAF ALO (Air Liasion Officer). Uma missão típica seria a colocação de tropas em locais seleccionados, perto dos campos da guerrilha, sem serem denunciados pelos ruídos dos helicópteros. **( 5 )**

Os sul africanos utilizavam uma técnica especial para as colocações de tropas, em que o primeiro helicóptero, o helicanhão, marcava a zona de aterragem (LZ – Landing Zone) com uma granada de fumos, que dava ao primeiro "trooper" a indicação da LZ e também do vento. Os helicópteros aterravam um de cada vez encadeados uns nos outros, aproveitando os ventos e correntes de ar que geravam para ajudar as descolagens e aterragens uns dos outros. De tal modo que, apenas com um circuito à volta da LZ pelo helicanhão, eram depositadas 20 tropas em 30 segundos.

Os flight engineers da SAAF, que manuseavam os helicanhões, tinham uma linguagem gestual própria com as tropas que transportavam. Ocasionalmente surgiam mal entendidos com as tropas portuguesas, gerados por interpretação errada dos sinais, surgiram acidentes quando abriam as portas para sair antes de o helicóptero ter tocado no chão, sem que nunca houvesse registos de acidentes graves resultantes de quedas de pontos mais elevados.

Na opinião dos sul africanos, a tropa regular portuguesa, os "obrigatórios", vindos da Metrópole, originavam ainda outras dificuldades, já que tinham dificuldade em dar com as LZ's e de lá estar à hora combinada. **( 6 )** O mesmo não acontecia com os grupos de comandos e páraquedistas.
Na sua opinião as informações do Exército Português eram com frequência erradas e escassas, o que não acontecia com a FAP.

A FAP sabia sempre onde estava o IN, tanto que era comum acontecerem "desvios" das missões para outros locais "*para ir ali ver uma coisinha*", desvios que acertavam logo com o local do IN, e aí o

helicanhão entrava logo em acção. Não só se eliminava a posição inimiga como também a tropa colocada no terreno durante a intervenção do helicanhão capturava muitos inimigos e armamento, tudo num espaço de cerca de 10 a 15 minutos. À chegada à base, os pilotos da FAP tinham que se haver com os oficiais do exército, mas já estavam habituados.

As operações aéreas combinadas entre a SAAF e a FAP faziam com que existisse um destacamento permanente da SAAF no Luso, junto com os Saltimbancos. De igual modo, existia um destacamento destes nas bases da SAAF a sul de Angola. **( 7 )**

**COMENTÁRIOS DOS SALTIMBANCOS**

**( 1 )** Se a independência já tinha sido dada, a quem é que foram cedidos mais helicópteros, como diz o texto ???? Esta não percebo !!!!!

**( 2 )** A cooperação com a SAAF, não se limitou só a este período.

**( 3 )** Mais uma ignorância e total desconhecimento, como é que um piloto pode disparar uma arma e manter-se ao mesmo tempo, aos comandos do helicóptero ???? Também não percebo !!!!!

**( 4 )** Para as missões em território angolano, a SAAF fazia deslocar além dos aparelhos e respectivas tripulações e técnicos, sendo também acompanhados por um avião DC3 ( Dakota ), que levava todas as peças necessárias para a manutenção dos helicópteros, incluindo um motor e jogos de pás.

**( 5 )** Como é possível que numa *missão típica*, um conjunto de 4 a 5 helicópteros, consiga aproximar-se de um acampamento, sem que o ruído dos mesmos seja notado ???? Só na cabeça de quem escreveu o texto.

**( 6 )** Deste mal, também se queixavam os "Saltimbancos", pois na maioria dos casos, havia a necessidade de contactar estes militares via rádio e, pedir-lhes para lançar uma granada de fumo, para que do ar pudessem ser localizados.

**( 7 )** Esta afirmação é totalmente falsa, nunca existiu em tempo algum, quer permanente ou temporário, nenhum destacamento dos Saltimbancos nas bases da SAAF, quer dos sul-africanos no Luso. Fizeram-se, isso sim, muitas missões em conjunto, mas nunca existiram destacamentos de parte a parte.

O que existiu foram helicópteros da SAAF, que foram disponibilizados pelos "**primos**" ( era assim que eram conhecidos os sul-africanos ), para serem utilizados pelos "Saltimbancos" , sendo que estes possuíam numeração portuguesa da série 94. A operação e manutenção destes aparelhos era, da total responsabilidade dos pilotos e mecânicos dos "Saltimbancos".

Por essa razão durante bastante tempo, os helicópteros estacionados no Luso nunca tiveram pintada qualquer insígnia da FAP, que identifica todas as aeronaves, ou seja, " A Cruz de Cristo", só muito mais tarde foi pintado o emblema dos "Saltimbancos", o nosso conhecido cangúru. *( Veja-se imagens seguintes )*

Alouette III com emblema dos “Saltimbancos” pintado

Alouette III sem qualquer emblema ou insígnia